

「道路の周りで起こっていること その ④ 生活圏を起点に考え直す」

新型コロナウイルス(COVID-19)の感染も漸く収束に向かい、焦点は経済活動の回復に移りつつあります。「働き方」と「暮らし方」が今後どう変わっていくべきなのか、これからの社会のあり方はどうなっていくと良いのか、といったことについて盛んに取りざたされるようになってきました。日本がこのまま「在宅勤務」が主流となる社会に移行することは簡単にいかないかもしれません。しかし、住いのある地域で過ごす時間が長くなっていくことを想定して、何があったらうれしいか、何が必要か、逆に何が今足りないのか、という視点で居住地を捉えなおすことには、大きな意義があるのではないのでしょうか。

1. パリ市「15minutes City」の概要

パリ市はビジネス拠点の集約など機能別街区開発を進めた結果、平均通勤時間は45分、住居も郊外(Ille-de-France)にスプロール化するなど、都市マネジメントが限界に近いといわれてきました。モレノ教授によると、都市の日常生活には以下の6要素が不可欠であり、すべて徒歩30分未満の移動で済ませることができると、心理的な満足度が高くなる、とのこと。そこで、今回自転車移動も含めた15分生活圏が提唱されたようです。

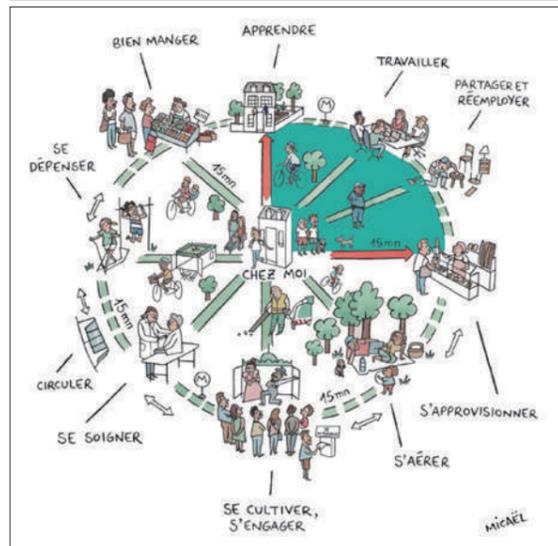
〈カルロス・モレノ教授が提唱する都市生活の 必須6要素〉

- ① 住居・② 仕事・③ 買い物・④ ヘルスケア・
 - ⑤ 教育・⑥ レジャー
- (2020-02-28 仏RFI(仏国際ラジオ)インタビュー記事)

2020年1月21日にパリ市及びAnne Hidalgoパリ市長が記者発表した資料("Le Paris du Quart d'Heure")に掲載されたアイデアをいくつかご紹介します。

下図の基本イメージに含まれている都市機能

【図1. Paris 15Minutes City 基本イメージ】



は、(上から時計回りに)教育、仕事、知識・スキル交換、ショッピング、レクリエーション、コミュニティ活動、健康活動、公共交通アクセス、運動、食事(栄養確保)と例示されています。モレノ教授の6要素をさらに噛み砕いたものとなっています。

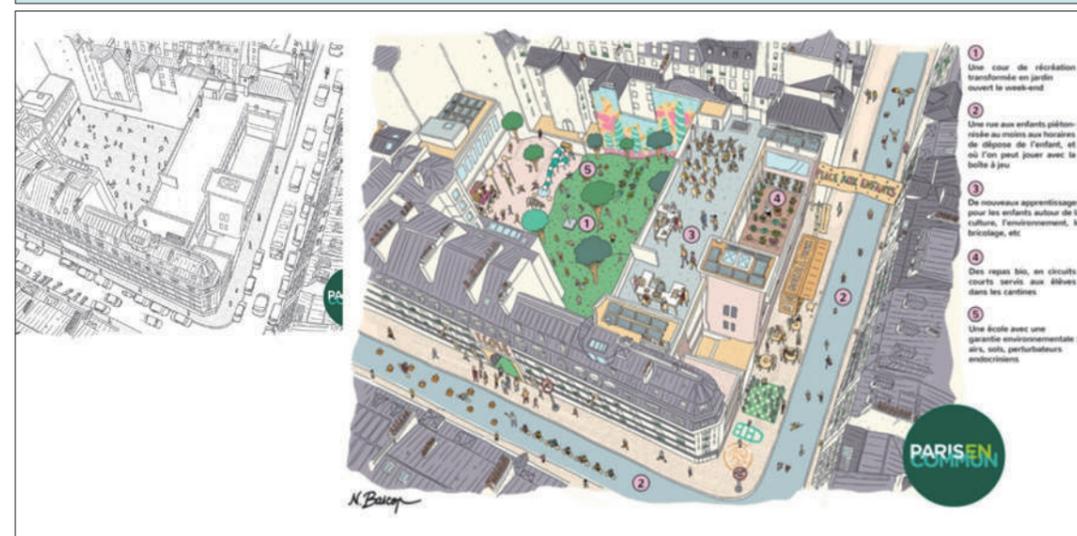
上記コンセプトの実現のために、例えば街区の通りは、全て自転車・徒歩が通行可能であり、可能な限り歩道脇には寛げるスペースや緑道などが配置される、というアイデアを提示しています。

また、住宅施設についても、中庭を緑地のある学校に変えたり、建物の屋上をレストランなど社交場所や課外学童教室にしたり、といった多用途活用を提案しています。一つの施設を多目的に活用することは、このコンセプトの中核の一つです。モレノ教授は、パリ市内のスポーツジムが「Social sports club」と呼称も変え、学童預かりや若者の交流スペース、自転車修理、Fablab(ものづくり試作・実験)など多目的スペースに生まれ変わり、地域拠点になったケースを好事例と紹介しています。(上記RFI記事)

【図2. 日中の街路の再構成 ビフォーアフター】

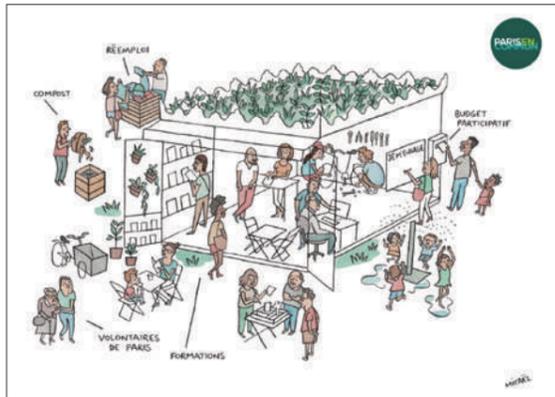


【図3. 住居地域の再構成 ビフォーアフター】



そして行政サービスについても、例えば空き家を活用して「出張所」を設けるアイデアを提示しています。服などの再利用やコンポスト、住民交流やボランティアなど、生活に密着したサービスを提供する場所と位置付けています。

【図 4. コミュニティ活動スペース】



Anne Hidalgo 市長は、この構想実現のため、2024 年までにパリ市内の道路をすべて「自転車に優しい道路」に転換する、と打ち出しました。COVID-19 をうけて、パリ市はこの方針を更に加速し、郊外の Ile-de-France 地域を含む大パリ圏全体で、650km に及ぶ自転車道路を整備するとしました。簡

【図 5. 650kmの自転車路マップ】



(出所：2020-05-03 OECD ITF レポート)

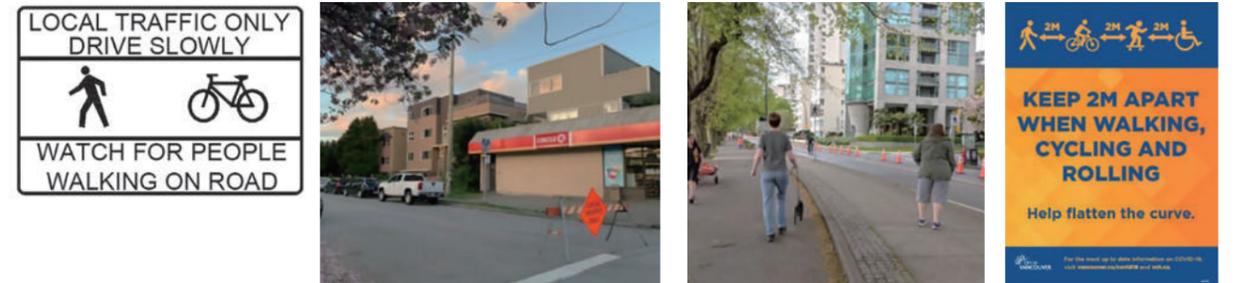
易対応(Pop-up “Corona Cycleway”)により封鎖解除時に利用可能とする方針です。(2020-04-22 Forbs 記事など)

ちなみに、Ile-de-France 地域では、自転車路(専用レーン及び専用路)とパリ市中心部を直結するプロジェクト(“RER Velo”)が2年前から進められています。自家用車のパリ市内流入を最大限抑制する施策として注目されています。

義務付けにより歩行・自転車スペースを確保(サイン参照 事例は写真左)・公園封鎖など公共施設利用制限によるス

ペース不足を補うため、隣接道路などを自転車・歩行専用レーンに転換(写真右-Beach Avenue)

【図 6. バンクーバー市Room to Move:左-サイン、中写真-事例(住居・公園)、右-間隔維持注意】



(2) Room to Queue

買物や用足などの生活活動において、間隔を確保し安心して順番待ちが出来るよう、縁

石(路側帯)の用途を転換する措置(5月時点で10ヶ所設置済、50ヶ所強が順番待ち、30ヶ所で新規検討中、設置コストは\$5千/箇所)

【図 7. バンクーバー市 Room to Queue 事例：左-歩道拡幅、中-路側帯転換、右-掲示サイン】



(3) Room to Load

物流・配送等での荷揚げ・荷降ろしが頻繁に行われる場所で、短時間で作業を済ませられるよう、縁石(路側帯)に専用スペース確保する施策。Room to Queue との併用も想定。

(5月時点で14ヶ所設置済み、2ヶ所設置中) また、バンクーバー市では、COVID-19 と共生しつつ経済回復のための消費拡大策(中期対応)として、路側帯を活用してレストラン等の座席を設置する「パティオ」や、路地を閉鎖しイベント等多目的に利用可能なスペースを設ける方針を示しています。

【図 8. バンクーバー市Room to Loadの掲示サイン】



2. 重要性が増した生活圏におけるスペース確保(COVID-19 対応)

COVID-19 を契機として Social Distancing (感染症学的には 1.5 ~ 2m) が注目された結果、欧米の都市で歩行者空間や自転車レーンの拡張を進める動きが活発化している点は、本誌 5・6月号でもご紹介いたしました。生活圏、特に日常生活の様々な活動を行う上で、安心・安全なスペースを確保する、という課題に対して、多くの都市が Tactical Urbanism と呼ばれる簡易措置・暫定措置を活用した施策を展開しています。カナダのバンクーバー市の取組が

幅広くかつ分かりやすいので、以下でご紹介します。

◆ RestartSmartVancouver (2020-05-25 発表)の一環としての Slow Streets 政策

安心・安全な生活・経済回復のため、更には都市の道路・公共スペース再構成のためのスペース拡大を目的として、(1) Room to Move、(2) Room to Queue、(3) Room to Load の3種類の対応措置(早期実施策)を掲げています。

(1) Room to Move

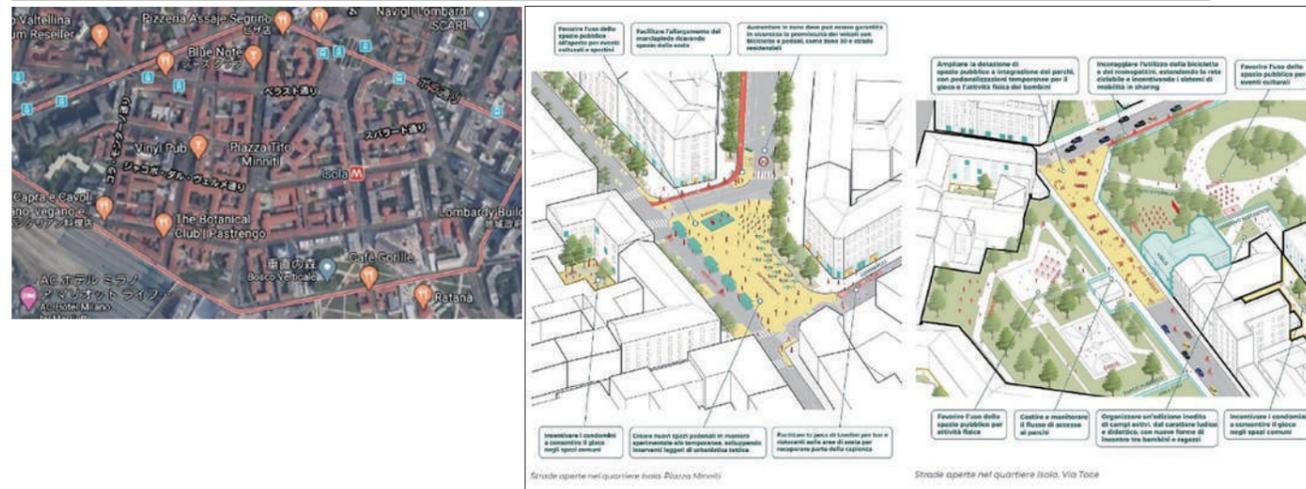
・住居付近の生活道路でのスペース確保として、通過交通禁止・許可車両の低速走行

3. COVID-19 後に都市中心部の賑わいをどう維持するか、は都市の死活問題

COVID-19 により人の往来が減少すると、都市の活力・経済力(特に消費)に多大な影響が生じます。「新常態」の中で、都市中心部の賑わい維持・拡大のための大規模な改造政策を打ち出した事例として伊ミラノ市の提案をご紹介します

します。6月号では、在宅勤務を軸に通勤・通学時間帯の分散化、商業・ビジネス時間の分散化など、生活様式も含めた「新常態」の提案内容をご紹介します。その提案レポート("30.4 Milan Strade Aperte")の中で、中心街区である Isola 地区の具体的な道路転換イメージが提示されています。

【図 9. ミラノ市 Isola 地区のリ・デザイン案—車道を潰し広場や歩行空間に転換、写真は現状】



人々が寛ぎゆっくりと時間を過ごせる街区こそが賑わいの原点、という考え方のもと、従来以上にスペース確保や多様な活動の可能性を提示するアイディアは、パリ市の「15 Minutes City」と COVID-19 後の「新常態」を融合させているように感じます。また、「生活圏」は日常生活のみでなく、レジャーや街ブラといった楽しみも包含するという都市生活の基本を改めて確認させてくれていると考えます。こういった

アプローチは、今後のスマートシティの一つの方向性を示すことになるかもしれません。

おわりに

今回ご紹介したパリ市・バンクーバー市・ミラノ市などはいずれも、ICT・ビッグデータ活用と行政サービス改善や街区のリ・デザインなど知恵の活用を合わせて、スマートシティ構築を進めているところです。加えて、気候温暖化

【参考】C40 概要

- 2018 / 9 発足 気候変動に大胆な対策を講じる世界メカ都市連携
- 96 都市参加(アフリカ -12 都市、中国 -13 都市、その他豪亜 - 東京・横浜含む 13 都市、南西アジア -9 都市、欧 -20 都市、中南米 -12 都市、北米 -17 都市)
- 活動領域：①エネルギー・ビルディング、②輸送・都市計画、③食糧・廃棄物・水、④大気汚染改善、⑤適用・実施、の 5 項目

対策(パリ協定)の目標達成を経済成長を阻害することなく都市単位で実現する、という宣言を行った C40 という世界主要都市アライアンスの一員でもあります。

COVID-19 下での自粛・ロックダウン期間中に多くの都市の大気汚染が改善したといわれています。この勢いを弱めることなく経済回復を推進し、同時に「人間中心」「Walkable」な都市実現を目指す、という方向性を明確に打ち出

し、住民の意思を確認しながら国の政策にも働きかけよう、という強い意欲を感じます。

日本の地方自治体の中にも、COVID-19 を契機に新たな地域のあり方・ビジョンを提示し、活力・魅力の強化を図ろうと動き出しているところも出始めています。良い意味で地域が個性を競い合う時代、自分たちの生き方・暮らし方が選べる時代に向かうのではないかと期待しています。

著者紹介：宮代 陽之 (ミヤダイ ハルユキ) 株式会社国際経済研究所非常勤フェロー
1983年に工販合併後第1期としてトヨタ自動車株式会社に入社、海外営業法務・渉外を皮切りに、広報全般(企業・商品・技術)や営業・事業企画などを担当。海外勤務は米国留学、欧州・トルコ駐在を経験。2008年夏より国際経済研究所にて調査研究生活をスタート。中東・アフリカ・イスラームの担当に加え、10年前からモビリティと都市・社会の関係とその変化に注目し、内外動向調査・分析を行う。現在は MaaS やスマートシティの日本での実装・実践に関する課題や機会について頭を悩ませる日々を送っています。

ジョロダローラースケート&レール

Joloda

ジョロダと呼べるのはジョロダ社製品だけ!



〈ジョロダの特色〉

- LowリフトとMAXの2種類があります。
- Lowリフトは従来からの構造であり堅牢。(2500kgの物を持ち上げることが可能になっています。)
- MAXは上昇高がLowリフトより40%程高く上がるように設計されています。

〈注意〉

- ジョロダローラースケートは専用のレール上でお使いください。
- ジョロダローラースケートの前後には緊急用ブレーキ装置が付いております。システムの架装に際しては、固定型及び伸縮自在型ストッパーを取付けられることをおすすめします。



イギリスでデザインされ、製造されたジョロダローラースケート及びレールは世界中で使用されています。

日本ボデー工業株式会社

URL <http://www.nihonbody.com>
 大阪支店 06-6458-5151 東京支社 045-715-1211
 西日本支社 0949-33-3000 北関東支店 0270-63-1811
 北海道支店 0133-73-0234 中部支店 0572-54-0080